

## 定額乗合交通「きらり号」の実証実験結果

### 1. 定額乗合交通「きらり号」実証実験の概要

#### (1) 背景と目的

本実証実験は、公共交通空白地域の存在やタクシー事業所の撤退、少子高齢化による人口減少の進行による公共交通の利用者減少が大きな課題となっている鳥取市気高町・鹿野町において、月額定額制乗合交通の実証実験を行い、高齢者等の移動活発化や、事業性を確保した持続可能な地域交通実現に向けた検証を行うためのものである。

#### (2) 実証実験内容とこれまでの経緯

- 令和4年10月から1年間の期間、定額運賃制で運行するドアツードア（自宅から目的地まで輸送）の乗合交通を運行し、事業性や持続性に関する実証を行った。
- 当初の実証実験期間は令和5年3月末までであったが、新型コロナウイルス感染症の影響や地域住民の認知不足等も考えられるため、実証実験期間を令和5年9月末まで半年間延長した。また、令和5年5月から運行区域を鹿野町・気高町の全域に拡大し、片道運賃を設定する等の見直しを行った。

事業の種別	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）
輸送の形態	予約があった場合、利用登録者の自宅と目的地間等を最適経路で運行（事前の利用者登録により自宅の位置等を把握）
愛称	定額乗合交通「きらり号」
運行事業者	有限会社サービスタクシーが事業主体となり、鳥取市が支援
車両	運行事業者が使用する車両（1台を使用）
運行日・運休日等	月曜日～金曜日（平日）運行 土日祝日及び年末年始（12/30～1/4）は運休
運行区域	気高町・鹿野町全域（令和5年5月より運用）
運行時間帯	9：00～16：00の間で、利用者の予約に応じて運行
運賃	【月額運賃】 1人につき3,700円/月 世帯内で2人目以降は1人につき1,000円（1人目は3,700円） 【片道運賃】 1人につき1,000円/回（令和5年5月より運用）
予約方法	乗車の1時間前までに利用者が電話により予約 電話予約の受付時間は7：00～17：00
実証運行期間	令和4年10月3日～令和5年9月30日

図表 実証実験及び運行の概要

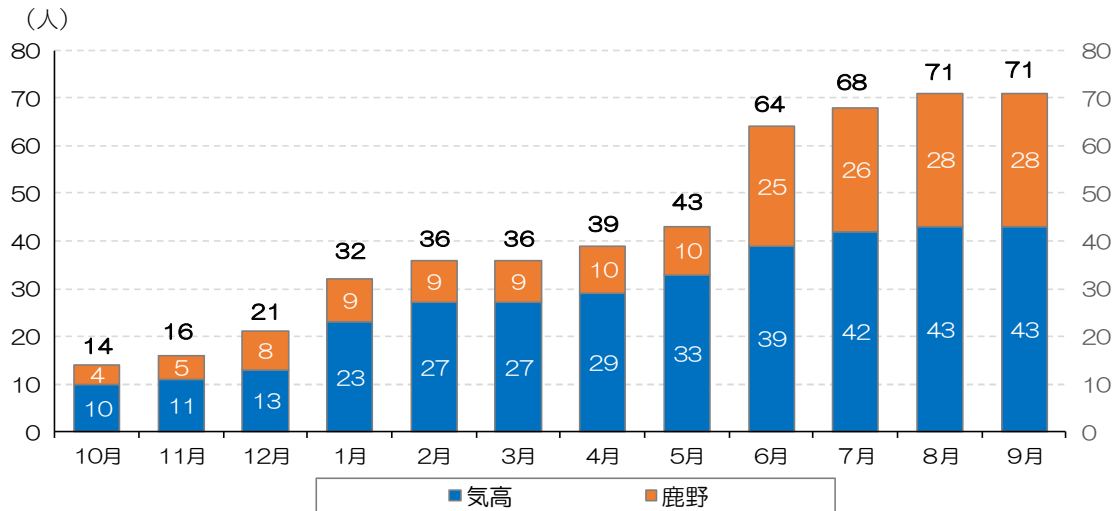
令和4年	運行開始前 10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行開始前の利用案内での周知（8月～10月）</li> <li>● 周知等も兼ねたテスト運行の実施（9月）</li> <li>● 新聞・テレビ等の報道（10月以降随時対応）</li> <li>● 各総合支所から自治区長や高齢者施設への案内・声掛け（10月以降随時実施）</li> <li>● 道の駅西いなばや施設等へのポスター掲出</li> </ul>
	11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（利用方法や利用者の声等）の配布</li> </ul>
	12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 気高町・鹿野町生活交通会議での状況報告</li> <li>● 温泉施設での特典付与に係る調整</li> <li>● 周知資料「きらり号通信」（1月の見直し内容等）の配布</li> <li>● 利用案内の再配布</li> </ul>
令和5年	1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1世帯につき4枚の1日無料券配布によるキャンペーンの実施</li> <li>● 大字鹿野や八束水地域への運行範囲の拡大</li> <li>● 世帯内2人目以降の運賃見直し</li> <li>● 周知資料「きらり号通信」（利用状況等）の配布</li> </ul>
	2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（運行内容等）の配布</li> <li>● 地域内の商業施設での特典付与に係る調整</li> </ul>
	3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（運行内容等）の配布</li> <li>● 気高町・鹿野町生活交通会議、鳥取市生活交通会議（書面協議）での状況報告、運行内容見直しと実証運行延長の決定</li> </ul>
	4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（運行内容等）の配布</li> <li>● 利用案内の配布等、運行内容見直しに向けた周知活動</li> </ul>
	5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（運行内容等）の配布</li> <li>● 鹿野町・気高町全域での運行区域拡大【5/8（月）より運用】</li> <li>● 1回当たりの片道運賃の運用【5/8（月）より運用】</li> </ul>
	6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（運行の案内等）の配布</li> <li>● 利用案内の配布等、運行内容見直しに向けた周知活動</li> <li>● 気高町鹿野町の地域生活交通会議委員を通じた地域住民へのアンケート調査票の配布</li> </ul>
	7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周知資料「きらり号通信」（運行の案内等）の配布</li> <li>● 利用案内の配布等、運行内容見直しに向けた周知活動</li> </ul>
	8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 気高町・鹿野町生活交通会議、鳥取市生活交通会議での状況報告、実証運行結果の報告と実証運行の終了に関する協議</li> <li>● 実証運行の終了に係る周知</li> </ul>
	9月	9月末をもって運行終了

図表 実証実験の経過

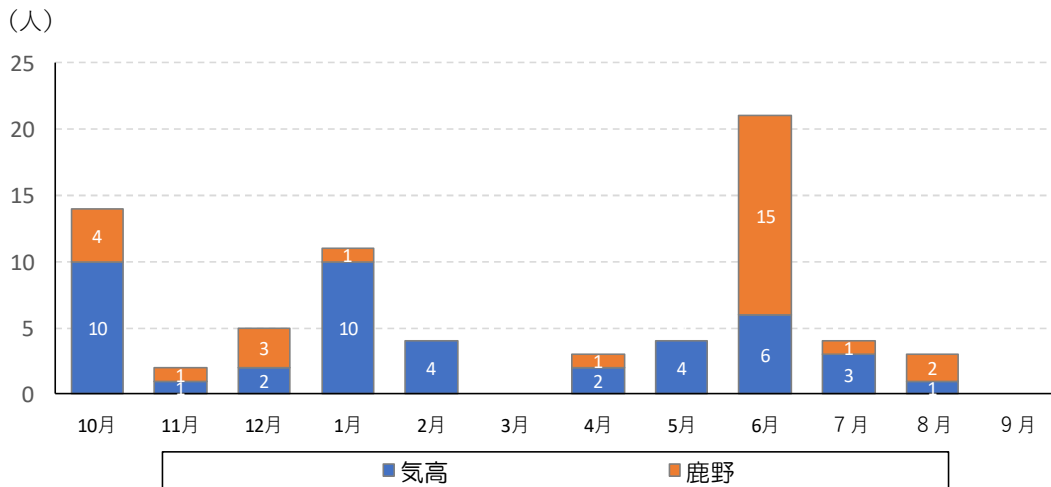
## 2. 利用実績（令和4年10月～令和5年9月）

### (1) 利用者登録状況

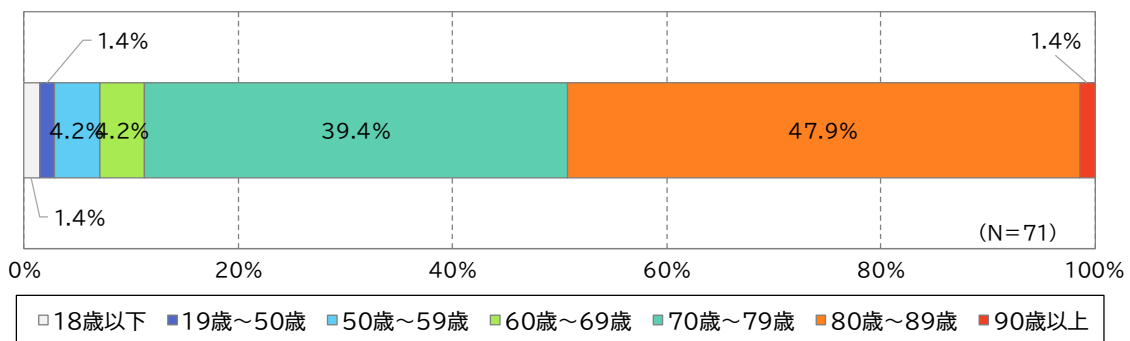
- 実証期間中に71人の利用登録（うち気高町では43人、鹿野町では28人）があった。
- 月別の利用者新規登録状況を見ると、周知等の効果により令和5年6月に鹿野町（河内や小鷲河等）の気高循環バスを比較的使いにくい地域からの登録が増えた。
- 利用登録者の50%程度が80歳以上の高齢者であった。



図表 利用登録者数の推移



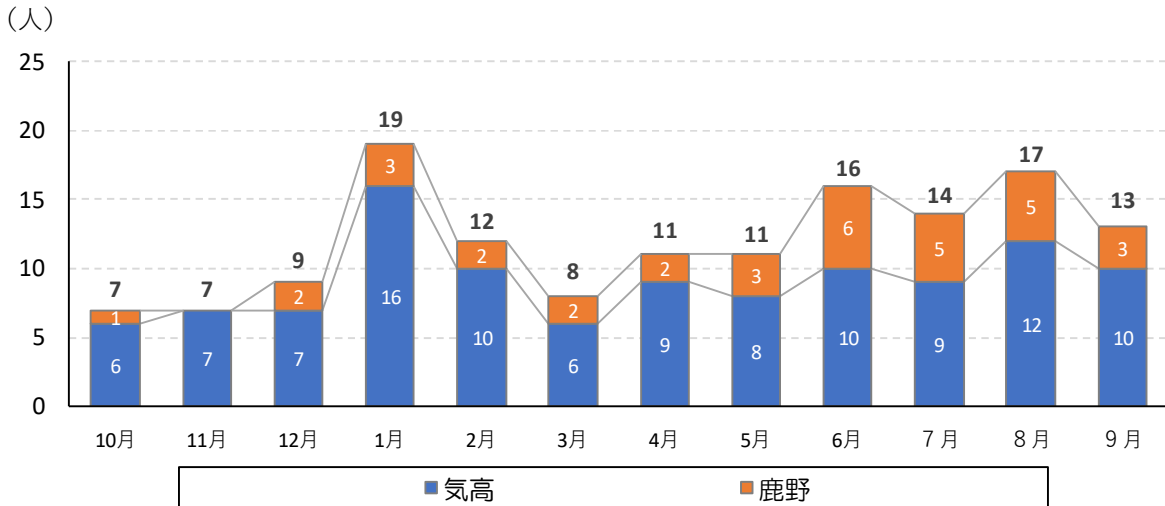
図表 新規登録者数の推移



図表 利用登録者の年代

(2) 実利用者数

- 実利用者数（利用者登録をした人のうち実際に利用している人）について、1月に無料券の配布等によって、一時的に利用者19人まで増加したものの、6月以降は月13~16人で推移し、大きな増減は見られなかった。
- 地区別では、浜村地区が登録者や利用経験者（実利用）ともに比較的多く、5月に運行区域となった瑞穂、宝木、酒津、小鷲河地区では利用登録者は見られるものの、利用経験者は5人程度で利用登録者と利用経験者の数は乖離が見られる。（特に鹿野町でその傾向が顕著）
- 利用登録した人の中で、実際の利用に結びついた人は39人（登録者全体の55%程度）であった。



図表 実利用者数の推移

地区	利用登録者数 (人)	利用経験者数 (人)	利用登録者数に対して利用経験者数が占める割合
浜村	20	16	80%
逢坂	8	6	75%
八束水	5	2	40%
瑞穂	4	3	75%
宝木	5	3	60%
酒津	1	1	100%
計	43	31	72%

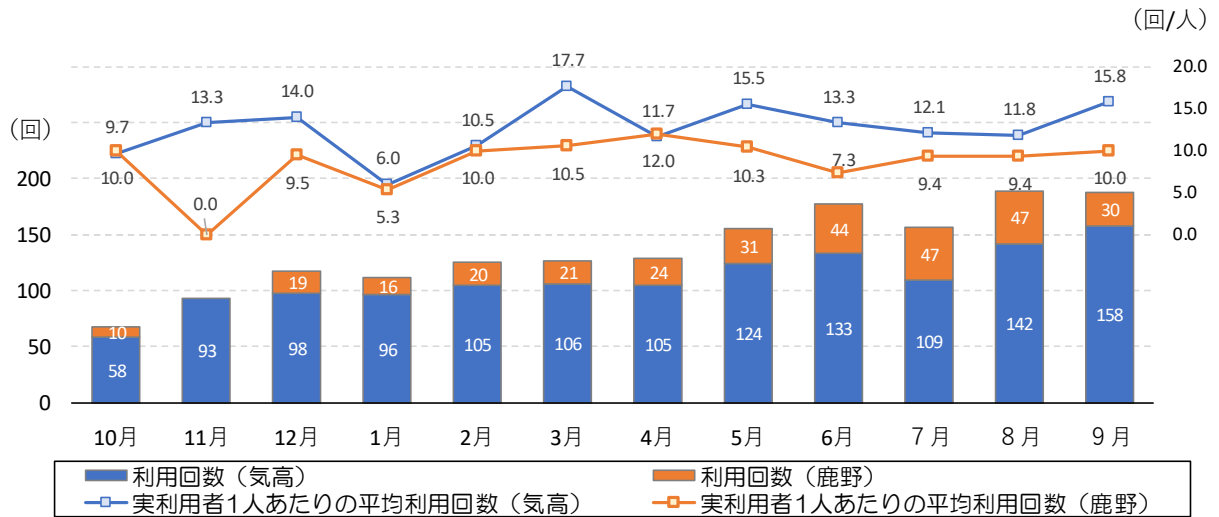
  

地区	利用登録者数 (人)	利用経験者数 (人)	利用登録者数に対して利用経験者数が占める割合
勝谷	9	3	33%
鹿野	4	3	75%
小鷲河	14	2	14%
計	27	8	30%

図表 地区別の利用登録者数と実利用者数

### (3) 利用回数

- 全体の延べ利用回数は5月以降月150回を超えて推移しており、8月と9月が最も多く利用されていた。
- 実利用者1人あたりの平均利用回数は気高町で高い傾向が見られ、ほとんどの月で1人あたり10回/人以上で推移している。
- 1月は利用者1人あたりの利用回数が減少しており、無料券配布の影響によって無料券の配布枚数分(1~4回)のみの利用(お試しの利用)が全体の6割程度を占めていたことに起因している。



図表 月別利用回数

月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
実利用者数(人)	7	7	9	19	12	8	11	11	16	14	17	13
延べ乗車回数(回)	68	93	117	112	125	127	129	155	177	156	189	188
1人あたりの平均利用回数(回)	8.4	13.3	12.0	5.9	9.7	14.8	9.3	12.5	10.5	7.9	11.1	14.5
1人あたりの最高利用回数(回)	33	48	46	26	24	31	24	46	46	39	45	53
1人あたりの最低利用回数(回)	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3
【参考】最高利用回数を除いた平均利用回数(回)	5.8	7.5	8.9	4.8	7.7	13.7	9.9	10.9	8.7	9.0	9.0	11.3

図表 月別利用状況(全体版)

#### (4) 目的別の利用状況

- エスマート気高店までの利用が最も多く、全体のおよそ3割を占めている。
- 4月までは全体的に医療機関よりも浜村町内の買い物先や歯科医院への移動が多かったが、5月以降は鹿野町内の医療機関への移動も一定数見られるようになった。

乗降場所	乗降人数(人)													合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月		
エスマート浜村店	23	22	44	15	27	35	28	47	43	41	63	58	446	
喫茶あすなろ							20	16	13	17	12	21	99	
よねだクリニック	3			2	2	3	4	8	6	7	15	20	70	
ジュンテンドー浜村店	6	16	5	2	4	4	8	6	5	4	3	6	69	
原田フードセンター		3	6	3	6	11	12	6	7	5	8	2	69	
JR浜村駅	2	1	3	3		1	7	12	10	9	9	11	68	
道の駅西いなば気楽里	2	7	6	12	2	2	2	6	7	8	2	8	64	
北浜歯科クリニック	3	4	7	8	6	6	4	4	7	5	4	4	62	
乾医院		4	3	2	3	2	6	2	10	8	12	8	60	
民宿 旅人	5	11	16	7	1		3	3	3	2	2	3	56	
鹿野温泉病院		4		2		2		16	2	6	3	9	44	
すどう歯科医院					8	10	4		3	6	4	7	42	
ウェルネス気高店	3	3			2	2	3	4	4	2	9	4	36	
浜村診療所				1	2		6	6	6	4	2	6	33	
宝喜温泉館									9	10	10	4	33	
浜村地区公民館・気高町総合福祉センター	2	2		2	2		2	1	5	4	4	8	32	
稲垣歯科医院	2	12	5	2					7			2	30	
気高町総合支所	4		2	2	3	2	4		2	2	2	2	25	
ホットピア鹿野			10	4	1			2		2	2	4	25	
いなだ歯科医院		1			2	6	6	4	2				21	
山紫苑	2			4					2	4	2	4	18	
トナカイ	2		3	5	1				4				15	
鹿野郵便局						3	2		2	2	2	2	13	
農業者トレーニングセンター(鹿野)	4			4	1				4				13	
鹿野町総合支所						4	4	4					12	
鳥取銀行浜村支店	3			1	2		2		2				10	
鹿野往来交流館童里夢	2	2	2			2							8	
浜村郵便局	2	1		1				2			1		7	
鹿野おもしろ市場			4	1									5	
気高図書館										2	2		4	
ようこそ亭				2				2					4	
酒津地区公民館											4		4	
谷口商店						2							2	
のどかの家	1	1											2	
農業者トレーニングセンター(気高)									1				1	
上光コミュニティーセンター								1					1	
JR宝木駅								1					1	
宝木地区公民館									1				1	

図表 目的地別の乗降回数

### (5) 時間帯別の利用状況

- 2月以降は午前10時台前後に利用が集中している。
- 実証期間全体で見ると、午前は10時台、午後は14時台の利用が多い。

時間帯	乗車人数(人)												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
8時台	0	3	0	2	1	3	3	4	4	1	1	1	23
9時台	13	21	13	17	16	16	27	31	25	24	24	22	249
10時台	12	18	20	13	31	39	32	37	51	41	47	43	384
11時台	9	13	14	26	21	21	26	15	29	22	34	25	255
12時台	4	7	9	11	9	8	7	9	13	15	18	19	129
13時台	12	11	23	14	5	7	8	15	16	11	11	20	153
14時台	9	13	25	15	20	6	9	16	19	18	27	24	201
15時台	9	7	13	9	16	12	5	18	13	15	20	28	165
16時台	0	0	0	5	6	15	12	10	7	9	7	6	77
計	68	93	117	112	125	127	129	155	177	156	189	188	1,636

図表 時間帯別の利用状況

### (6) 利用パターン

- 居住地から施設（設定した目的地）までの利用がおよそ8割を占めている。
- 10月～12月は施設への移動がほとんどを占めていたが、1月から居住地間の移動、4月から駅やバス停までの移動が見られるようになった。

移動パターン	乗降人数(人)												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
居住地間			5	27	50	31	7	9	18	13	21	6	187
居住地⇄施設	63	91	105	82	75	94	111	126	141	128	150	160	1326
施設間	3	1	4			1	4	7	8	6	9	11	54
バス停・駅	2	1	3	3		1	7	13	10	9	9	11	69
計	68	93	117	112	125	127	129	155	177	156	189	188	1,636

図表 利用のパターン

### (7) その他の運行状況

- 運行区域の拡大によって、運行回数（配車回数）は増加しており、5月以降はいずれも100回/月を超えて推移している。
- 現時点でも少ないものの運行開始当初に比べ、乗合利用の発生回数や乗合率は増加傾向にあるものの、乗合ではなく個別輸送で運行するケースが多い。
- 運行1回あたりの平均距離については、運行区域を拡大した5月以降増加している。

月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	全体
運行回数(配車回数)	61	84	100	86	105	98	96	120	143	113	132	139	1,277
平均乗車人数(人/回)	1.1	1.1	1.2	1.3	1.2	1.3	1.3	1.3	1.2	1.4	1.4	1.4	1.3
乗合発生回数(回)	6	8	15	12	12	19	22	25	22	27	37	32	237
乗合率	9.8%	9.5%	15.0%	14.0%	11.4%	19.4%	22.9%	20.8%	15.4%	23.9%	28.0%	23.0%	18.6%
運行1回あたりの平均距離(km)	3.8	3.1	3.3	3.8	4.1	3.5	3.8	4.9	4.7	5.3	5.5	5.5	4.4

図表 稼働状況・乗合の状況・運行距離情報

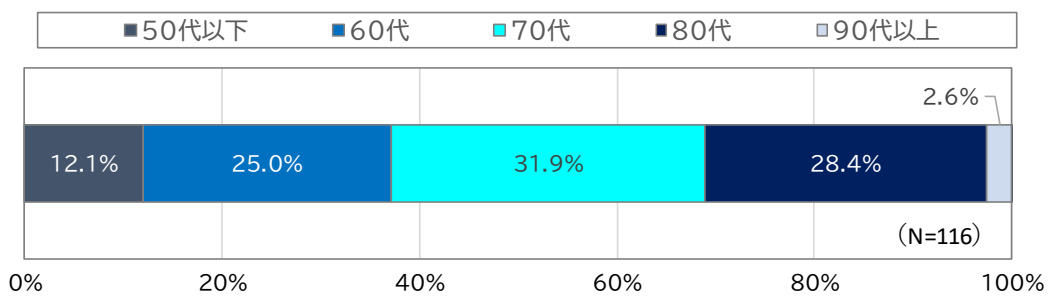
### 3. アンケート調査結果

#### (1) 調査の概要

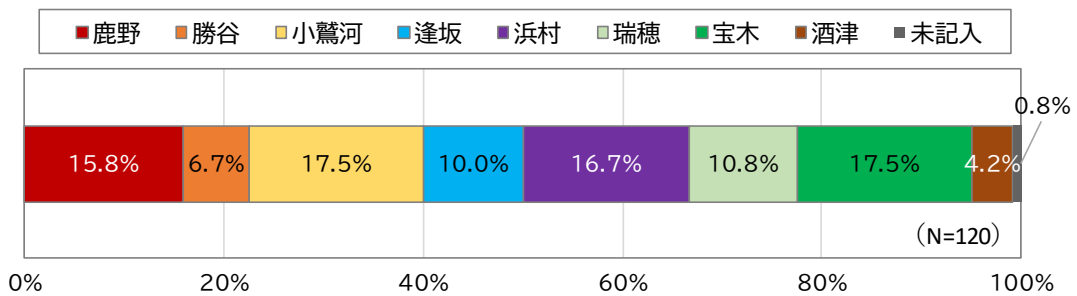
実施方法	総合支所で作成したアンケート調査票に対して、気高町鹿野町地域生活交通会議の委員から各地区の住民に配布し、各委員を通じて回収
回収数	121部 (気高町委員回収分：59部、鹿野町委員回収分：62部)
実施時期	令和5年6月下旬～7月

#### (2) 回答者の属性

- 回答者の多くが60歳代以上で、うち70歳代以上が60%程度を占めている。
- 気高町・鹿野町の各地区から一定の回答が得られた。



図表 回答者の年代

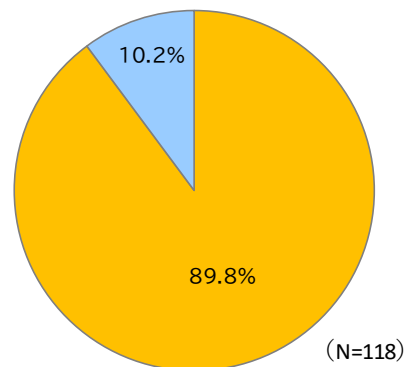


図表 回答者の居住地域

#### (3) きらり号の認知度・利用状況・利用しない理由

##### (ア) きらり号利用の認知度

- 回答者のおよそ90%がきらり号を認知している。
- きらり号を知らない人のうち5人は「利用してみたい」と回答している。



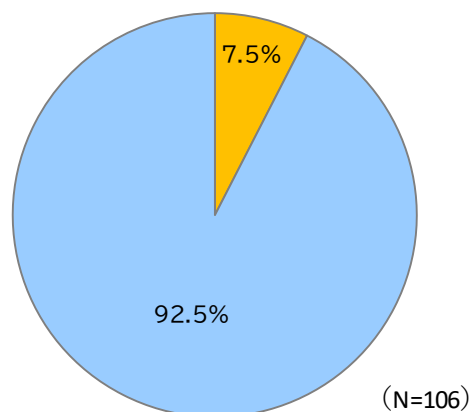
図表 きらり号の認知度

■ 知っている ■ 知らない



### (イ) きらり号の利用の有無

- 回答者の90%以上がきらり号を利用していない。
- 回答者のうち、きらり号を利用している人（利用したことがある人）は7.5%で、実数では8人であった。

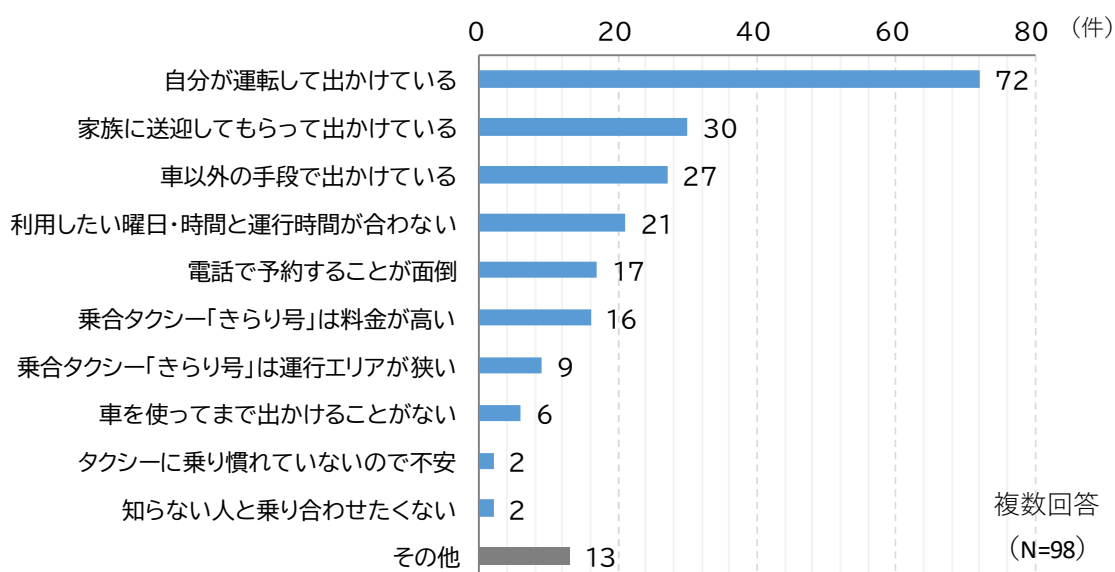


図表 きらり号の利用状況

■利用している □利用していない

### (ウ) 利用していない人の利用していない理由

- 利用していない理由として最も多い回答は「自分が運転して出かけている」だった。
- 「利用したい曜日・時間と合わない」「料金が高い」「運行エリアが狭い」等、きらり号のサービスに関する回答も見られたが、上位には位置していない。



図表 きらり号を利用しない理由

(4) 将来も地域で生活をするために必要な移動手段（自由意見）

次の問いかけにより地域の生活交通に対する意見を募集した。

今後人口減少が進むと、病院や店舗が地域から減少する可能性が高くなりますが、民間の交通事業者は運転手不足や採算が合わないため、縮小・撤退の一途をたどっています。どのような交通手段があれば、将来も地域で生活していけると考えますか？

- きらり号に対する意見は全体の 25%程度を占めている。
- 気高循環バスの維持・充実や地域主体の移動手段（共助交通や自家用車のあいのり等）についても一定の意見が集まっている。
- また、今は移動ができており、不便や困りごとは特にないという意見も一定数見られる一方で、その中では将来については不安を感じている人もいる。

《以下、意見一覧》※原文ママ

きらり号（乗合タクシー）に対する意見【回答件数：12 件】
きらり号盛り上げたいけど、町の中は自転車ですし。
一人暮らしの人は助かると思う。今後不安を感じる。
きらり号（サービスタクシー）の電話番号シール等を作って希望者に配ってほしい。電話の所に貼っておきたい。
冬場に利用していた。これからの季節夏にも利用したいです。
乗合タクシーが最良だと思うが旧市へも運行エリアを広げたら少しは高くても利用する。
乗合タクシー以外に考えられません
車に乗れなくなったらきらり号を利用するかもしれない。良いと思うが予約が面倒くさい。循環バスも良いが土日祝が無いので残念。
現在、きらり号の利用者数が少なければ今回は見送り。5 年後、10 年後にもう一度住民に意見を聞いて再度取組んでどうか。高齢者が免許返納されてから困る事は通院方法です。当面、循環バスを小型にして朝・昼・夕と 3 便往復する等、対応できませんか。
料金が安いのであれば（利用したい）
今後の高齢化の事を考えるときらり号は必要。現在、必要ない人が免許返納した時に利用する仕組みが必要。今免許ある方が乗ってみたいという気持ちになるような価格設定や利用しやすい提案があればいい。例）アンケート回答者には格安にする等 きらり号は存続して頂きたいです。現在、車の運転ができる為、利用する予定がない。ただし 10 年後には免許返納してきらり号を利用するようになると思います。先のことはわかりません。きらり号の利用者を増やすのは社協が把握している人が利用するから情報共有するとよい。循環バスとの絡みが良く分からないので答えにくいです。
早朝・夕方・夜 20 時まで 休日も運行して欲しい
地区別に配車（してほしい）
きらり号の午後の時間帯の延長を希望する

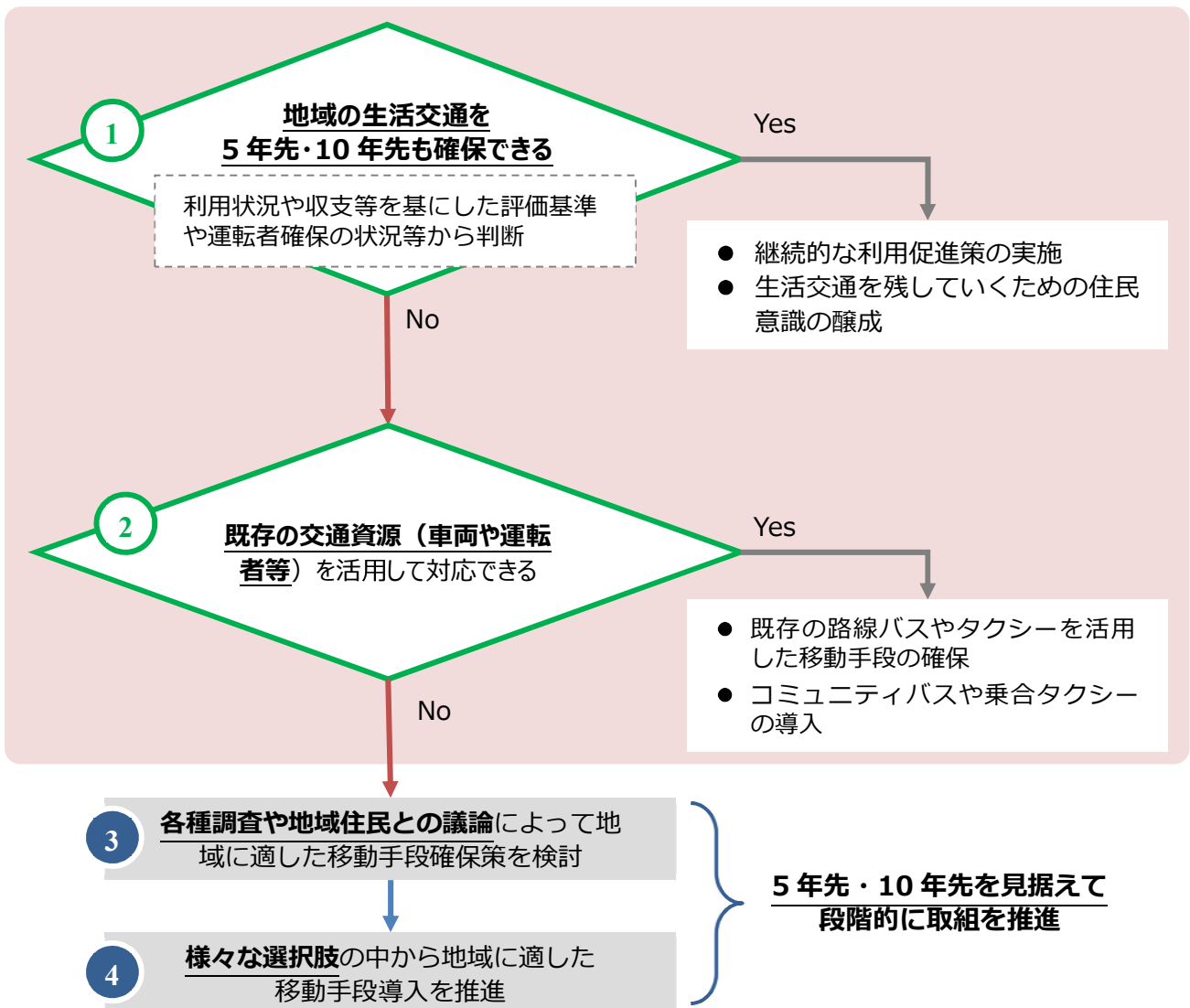
循環バスなどの既存の交通手段に対して【回答件数：7 件】
循環バスの維持
循環バスの充実。
バスの乗降時間を密にして欲しい
循環バスの充実を願います。
循環バスの充実を願います。
鳥取市のくりの様な形態
循環バス利用して病院通院している。普段は家族が乗せてくれる。今は特段不便はないが 5 年 10 年後には高齢化が進み足腰が弱くなって外に出れなくなったら不安です。最低、循環バスは必要です。

移動手段全般への意見や移動施策に対するアイデア・考え【回答件数：14件】
受益者である商店、病院、自治体等が費用負担を行い、乗車賃無料の自動運転タクシーを過剰量走らせ、一定の乗客数が獲得できた後に有料化し困窮者には自治体が支援する。
主な事業所（マーケット、病院、行政機関、商店）が協賛して運用するような交通機関の確立を望む。
有償運送とならない範囲の対価（ガソリン代、時給など最低限）で、店舗のスタッフなどが直接送迎できる仕組みができるとういのだが。または、NPOや商店会などの特定の
1台の車両ではなく複数の管理された車両（店舗所有の軽バン、乗用車など）が、利用できる方法はないだろうか。
きりり号のような交通か地区での共助交通組織。
商店、病院、企業、利用者で運行できるようにしていく。
交通手段の事は今の考え方としては、みんなが協力して盛り上げる事が肝心だと思う。
自動運転のバス、タクシー
道を走っている自家用車に相乗りできるような制度を作してほしい。
公的支援が必要
地区内での店舗確保と地区内団体による交通手段の運用。免許返納後は是非とも利用したいです。
自動運転車の普及
身近な所で知り合い同志が助け合えれば良いと思います。
住民が地域で生活できるような交通手段にして欲しい

その他（移動に関する状況や必要性等）【回答件数：17件】
遠く買い物に行きません。医者も生協も車なので不便を感じません。
将来は心配だがJRを使うか。買物、重い物は通販している。
同居しているので、今、必要性を感じない。
どうしたらいいのかわからない。
あと10年したら心配になるかもしれないが、今は考えた事がなかった。運転ができる事で農業もできている。免許返納は今の所考えられない。
同居の義両親、車ででかける。70代JRも近い。自分たちが近くに居るので不自由はないと思う。
実家の親も一人で外出できないが、家族が送迎している。心配で一人で出かせないようにしている。
考えたことがない。
深く考えたことがない。
家族の手助けでなんとかできそう。
一人暮らし、今は車に乗れるが将来は心配している。
今は自分で車に乗っていますが、将来的に足となる物が必要。
身近な問題としてこれから考えていくべき時期だと思う
エスマート移動販売車が週1回、温泉病院は送迎あり、社協も送迎あり、必要時には知り合いが乗せてもらっている
一人暮らしだが娘家族、趣味仲間に乗せてもらっている。移動販売週1が来る。買い物支援がありがたいです。安くて手軽に乗せてもらえるような手段をお願いしたい。
エスマート移動販売車が週1回、温泉病院は送迎あり、社協も送迎あり、必要時には知り合いが乗せてもらっている
一人暮らしだが娘家族、趣味仲間に乗せてもらっている。移動販売週1が来る。買い物支援がありがたいです。安くて手軽に乗せてもらえるような手段をお願いしたい。

#### 4. 実証実験結果について（まとめ）

- 利用登録者は運行開始後、徐々に増加したものの、実際に利用している人の人数については伸びず、利用登録者と実際の利用者間で大きな乖離が見られ、事業成立の目安としていた利用者数（100名）には及ばなかった。
- きらり号を利用している人の1人当たりの利用回数は事前アンケート等を基にした想定（月4～6回）よりも多く、一部の利用者（高齢者）の外出が促進されたものと考えられる。一方で、登録者のおよそ4割は利用に結びついておらず、本年5月より運行を拡大した地域においても利用登録はあるものの、実態に利用している人は少ないことから、送迎から乗合交通への転換はできなかった。
- 利用者や利用回数が増えるにつれ乗合での利用が増えている。ただし、現状では個別輸送に近い状態でエリアを限定したタクシー車両による輸送になっている。
- 利用しない理由として、アンケートでも送迎といった自家用車利用が挙げられている。また、自由意見でも「移動に困っていない」という声がある。一方で、地域に必要な生活交通に対して、きらり号（乗合タクシー）のような乗合タクシーを希望する声もある一方、循環バスの充実や共助交通等、様々な意見が見られた。
- 現在の利用状況では、すべての利用者が定額運賃を支払って利用したとしても運行経費の10～20%程度しか賄うことができないため、行政の支援等がなければ新たな交通手段について、自立した運行は困難な状況。一方で、地域には気高循環バスが広範囲で運行しており、年々利用者数が減っていることからまず気高循環バスによる生活移動のカバーが十分にできているか、気高循環バスの有効活用等も含めて地域の生活交通を検討する必要がある。



## 市が運行する生活交通路線の評価・見直し基準の内容

基準の対象となる生活交通(交通手段)は、市が運行している「定時運行している路線(主に市有償バス)」と、「予約運行している路線(主に乗合タクシー)」です。この基準を満たしていない場合、運行ルートや便数の見直しや代替交通等の検討を行います。

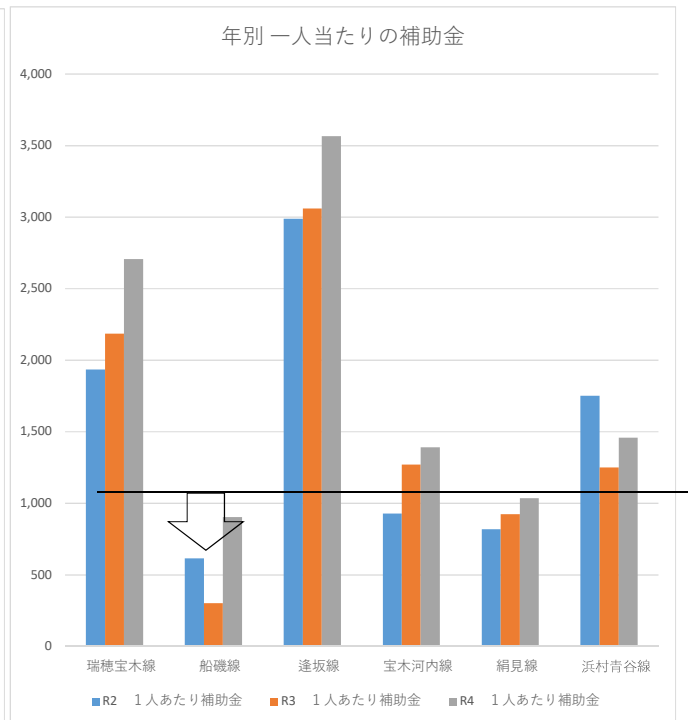
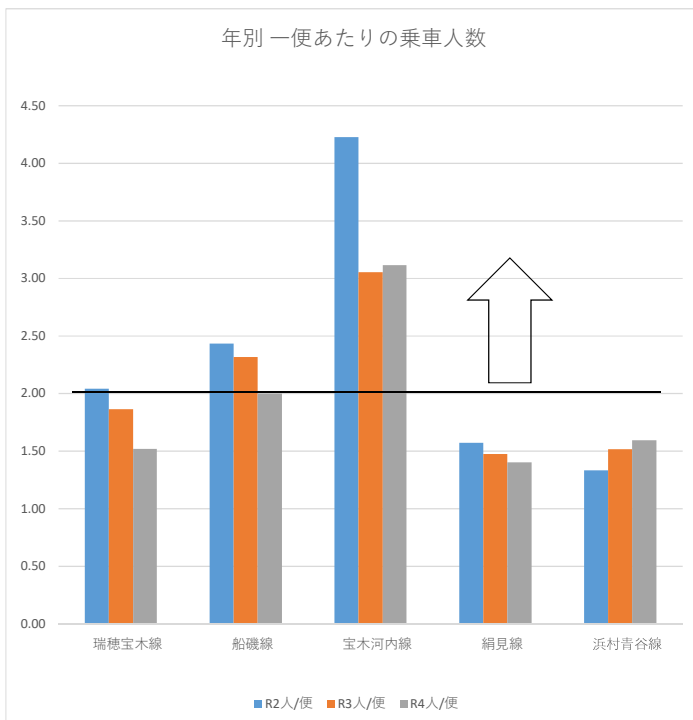
### 1.定時運行している路線(主に市有償バス)

基準	数値設定	対象路線
1便当たりの利用者数	2.0人以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取市気高循環バス(気高町、鹿野町)</li> <li>鳥取市絹見バス(青谷町、気高町)</li> <li>鳥取市南部支線バス(河原町、用瀬町、佐治町)</li> <li>西郷線(河原町)</li> </ul>
利用者1人当たりの市の補助金額	1000円未満	

※上記の基準を2つとも満たさない場合に検証や見直しを行います。

※西郷線は乗合タクシーですが、全便が定時運行であるため、定時運行の基準を適用します。

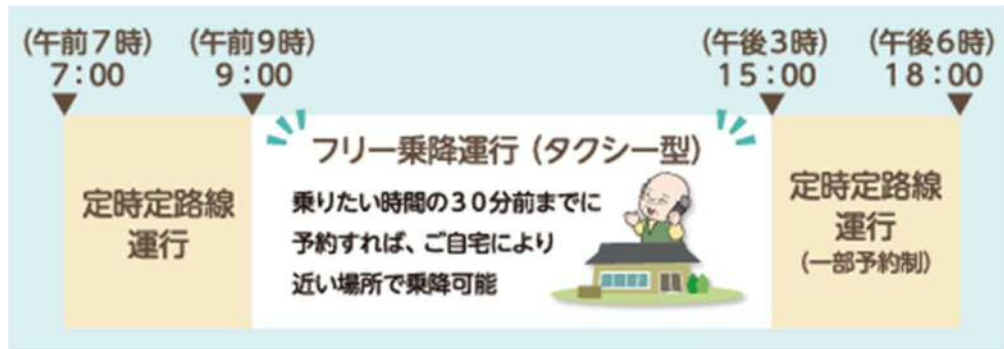
バス	R2人/便	R2 1人あたり補助金	R3人/便	R3 1人あたり補助金	R4人/便	R4 1人あたり補助金
気高循環バス	2.75	1,480	2.29	1,724	2.13	2,042
瑞穂宝木線	2.04	1,936	1.86	2,186	1.52	2,708★
船磯線	2.44	617	2.32	303	2.00	904
逢坂線	1.89	2,988	1.80	3,059	1.64	3,567★
宝木河内線	4.23	927	3.05	1,270	3.12	1,391
絹見バス	1.27	1,016	1.49	1,018	1.45	1,158★
絹見線	1.57	820	1.48	924	1.40	1,035
浜村青谷線	1.33	1,751	1.52	1,251	1.60	1,460★



## 5. 生活交通確保策に関する事例紹介

### (1) 南部町営ふれあいバス（南部町）

- 南部町が運営している「南部町営ふれあいバス」は、北部エリアと南部エリアで定時定路線（決められたルート）で運行しており、北部エリアについては、令和3年より一部の定時定路線運行をデマンド型（予約制）に切り替えて運行していた。
- 北部エリアでは、利用者の利便性向上を目的に令和4年10月から日中の時間帯においては自宅近くの乗降ポイント（エリア全体で75か所設定）から利用者が希望する目的地まで運行する形に見直した。  
（通学で利用される午前・午後の時間帯の便は従来どおり定時定路線バスで運行）
- また、上記の運用にあたっては点在する移動需用に対して効率的に配車するためAI配車システムを活用しており、電話だけではなくスマートフォンアプリによる予約も可能となっている。



出典：南部町ホームページ

### (2) AI 乗合タクシー「のりりん」(智頭町)

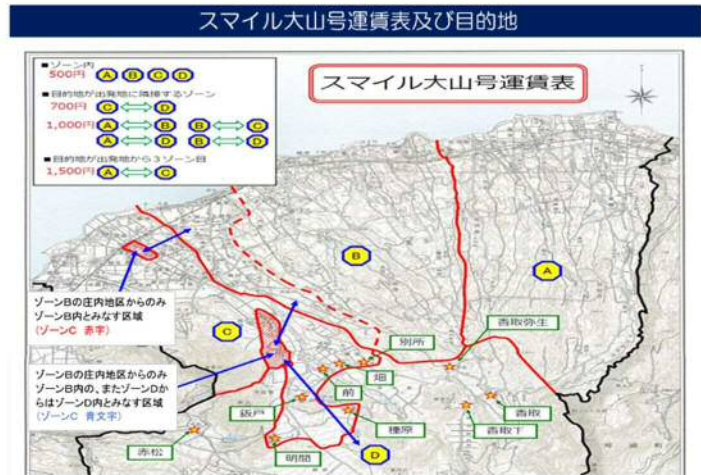
- 智頭町ではこれまで定時定路線型の「すぎっこバス」により地域の移動をカバーしていたが、効率性やドライバーの高齢化・担い手不足などの課題から、令和5年4月から従来の「すぎっこバス」を廃止し、ドライバーは町民または役場職員が担い、自家用車を活用した共助交通「のりりん」の運行を開始した。（なお、通学はスクールバスにより対応）
- 町内各地に200カ所以上の「乗降ポイント」が設置されており、「のりりん」は利用者の予約に応じて乗降ポイント間を運行している。
- 運用にあたっては運行効率的や乗合での運行を行うために、AIを用いた運行管理システム・配車システムを活用している。
- 予約方法は電話予約のほか、各世帯に設置されている告知端末（町内電話）のアプリからの予約が可能となっている。
- 運賃は1乗車500円をベースに、回数券・定期券が設定されている。



出典：智頭町ホームページ

### (3) スマイル大山号（大山町）

- 大山町が運営している「スマイル大山号」は、予約制のデマンド型の乗合交通で、町内のタクシー事業者に運行を委託している。
- 町内すべての集落に設置された乗降場所から町が定めた目的地までの往復、また目的地の相互間で運行しており、目的地は医療機関、スーパー、金融機関、役場、駅等を設定している。
- 町内を4つのゾーンに分けて運用しており、ゾーン内の移動であれば基本は片道500円で利用が可能で、区間をまたぐ場合は別途追加料金が加算される仕組みを取っている。
- また、運送事業者との連携により、「スマイル大山号」の比較的利用が少ない時間帯等を活用して運転手が運送事業者の荷物を配送する貨客混載事業を平行して実施することで、事業の収入向上に繋がっている。



出典：大山町ホームページ

### (4) 共助交通「助け合い交通ことうら」（琴浦町安田地区・成美地区の一部）

- 住民組織（安田地区振興協議会）が主体となった共助交通で、令和2年11月から2か月間の共助交通の実証実験を行い、令和3年9月より本格運行に移行した。
- 軽自動車1台を用いて、住民ドライバー8人の手によって運用されている。
- 予約制（電話予約）をとっており、自宅から対象の区域や赤崎駅周辺の目的地までドアツードアで運行している。

**「助け合い交通ことうら」の概要** **9月22日運行開始**

<p><b>区域</b> 右図の通り</p> <p><b>運行日程</b> 週3回（月・水・金） 9：00～16：00</p> <p><b>運賃</b> 1回 300円</p> <p>運転手は事前に国が指定する講習を受けています。安心してご利用ください。</p>	<p><b>予約</b> 月～金曜日の9:00～16:00に受付 ※当日の1時間前まで受付。 朝9:00の配車は前日16:00までに予約が必要。</p> <p><b>利用対象者</b> 区域内にお住まいの方 （笠津、坂ノ上、下市、向原、湯坂、光、尾張、梅田、緑、佐崎、上中村、下中村、太一垣、国主、城山にお住まいの方）</p>	<p>【赤崎駅周辺エリア】 駅周辺の施設や店舗で乗降できます</p> <p>【利用対象者エリア】 どこでも自由に乗降できます</p>
---	---	--

出典：琴浦町ホームページ

## 特定非営利活動法人さじ未来が運行する「さじ未来号」の更新登録について

佐治町の地域交通の確保のため、令和3年10月からNPO法人さじ未来が共助交通「さじ未来号」を運行しています。

この度登録期間の満了となりますので、引続き運行するため更新手続きを行うものです。

登録期間：令和3年8月30日～令和5年8月29日

### 【経緯】

津無・津野方面を中心に運行していた鳥取市自家用有償バス「南部支線バス」の代替として、令和3年10月から共助交通バス（さじ未来号）事業に取り組んでいる。

令和5年4月からは日ノ丸バスの平日の主に昼間の時間帯の減便と、休日（土曜、日曜、祝日）の運行が廃止されたため、減便・廃止後の影響を極力少なくするため、激変緩和策として定時運行では平日の減便ダイヤを基本的に継承するようにした。

また、土・日曜日、祝日などの休日は定時運行ではなく、すべて予約運行での対応とした。

#### 1. 運行主体

特定非営利活動法人 さじ未来  
理事長 小谷 繁喜

#### 2. 運行の種別

交通空白地有償運送

#### 3. 運行区域

鳥取市（詳細別紙のとおり）

#### 4. 運賃・時刻表

1回当たり 中学生以上 200円、小学生・障がい者等 100円、幼児無料

※従来どおり、日ノ丸バスの定期券や回数券もそのまま共助交通に使用できます。また、用瀬からの乗り継ぎ割引も適用となります。

時刻表は別紙のとおり



5. 旅客の範囲

佐治地区の住民及び佐治地区に用を有する者及び観光客

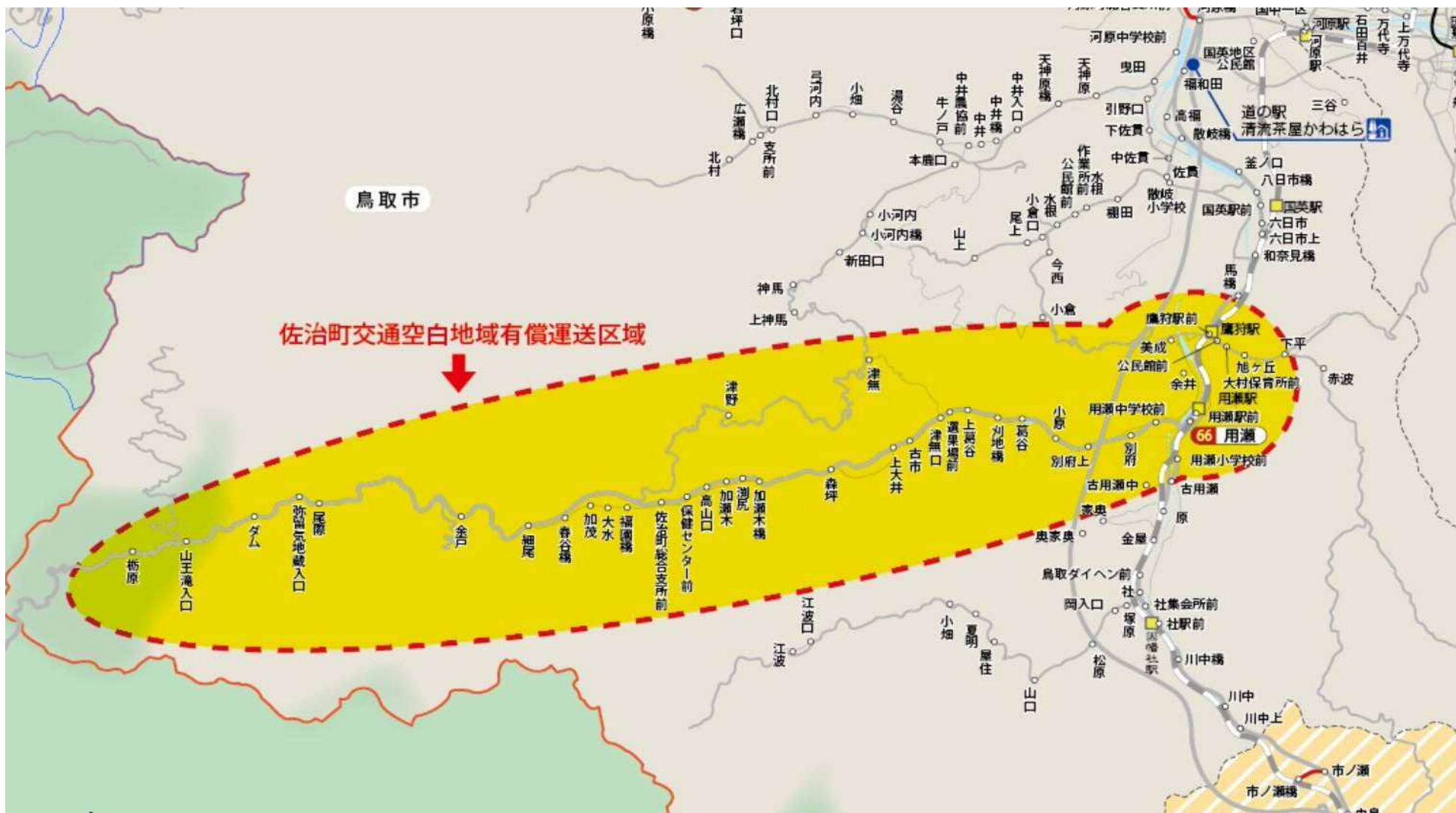
6. 利用実績

別紙のとおり

7. 変更点

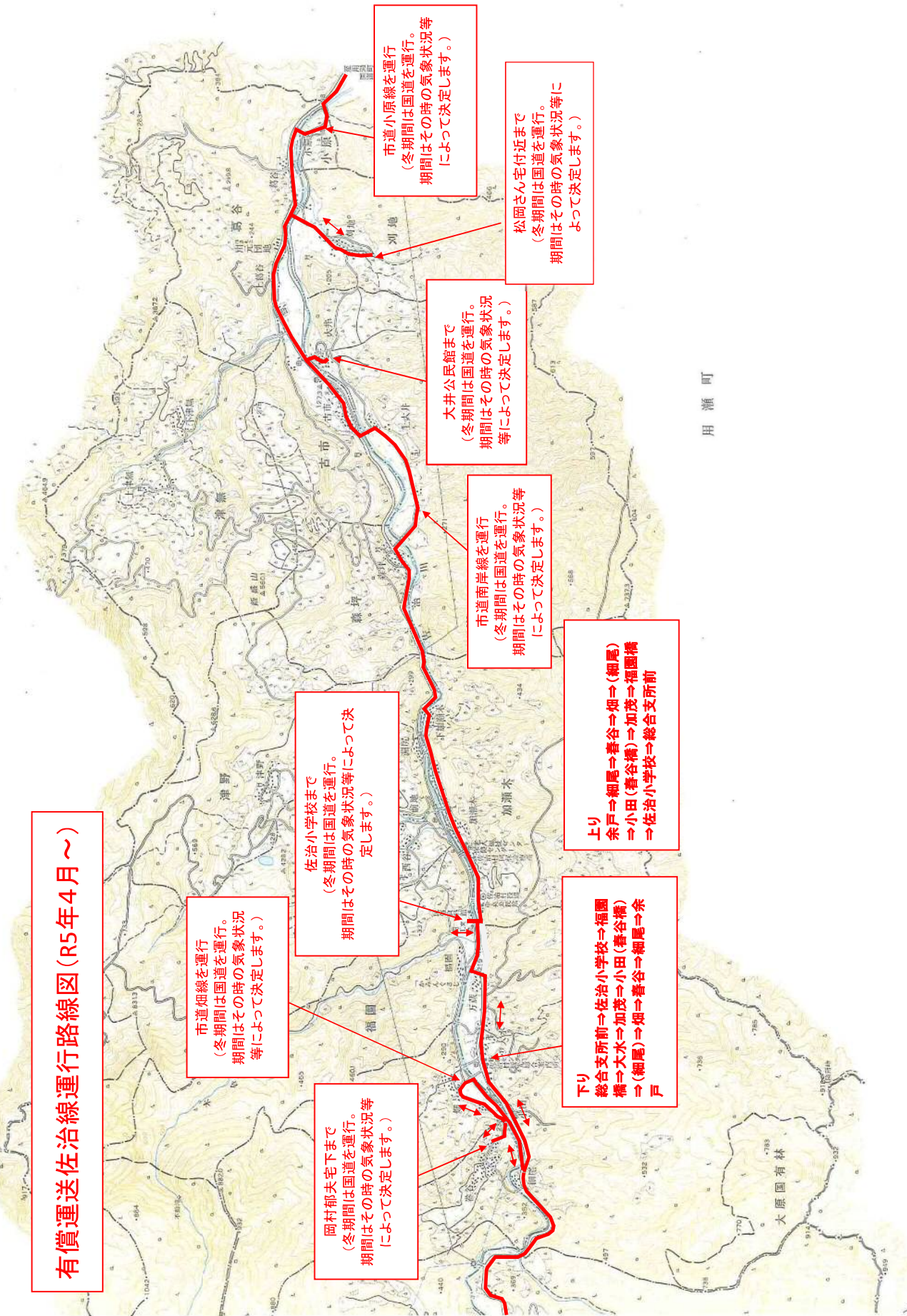
なし

# 佐治町交通空白地域有償運送区域図



区域内において、自宅等希望の乗車場所から希望の降車場所まで運行します。

**有償運送佐治線運行路線図(R5年4月～)**



市道畑線を運行。  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況  
等によって決定します。)

佐治小学校まで  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況等  
によって決定します。)

岡村郁夫宅下まで  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況等  
によって決定します。)

大井公民館まで  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況  
等によって決定します。)

市道南岸線を運行。  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況等  
によって決定します。)

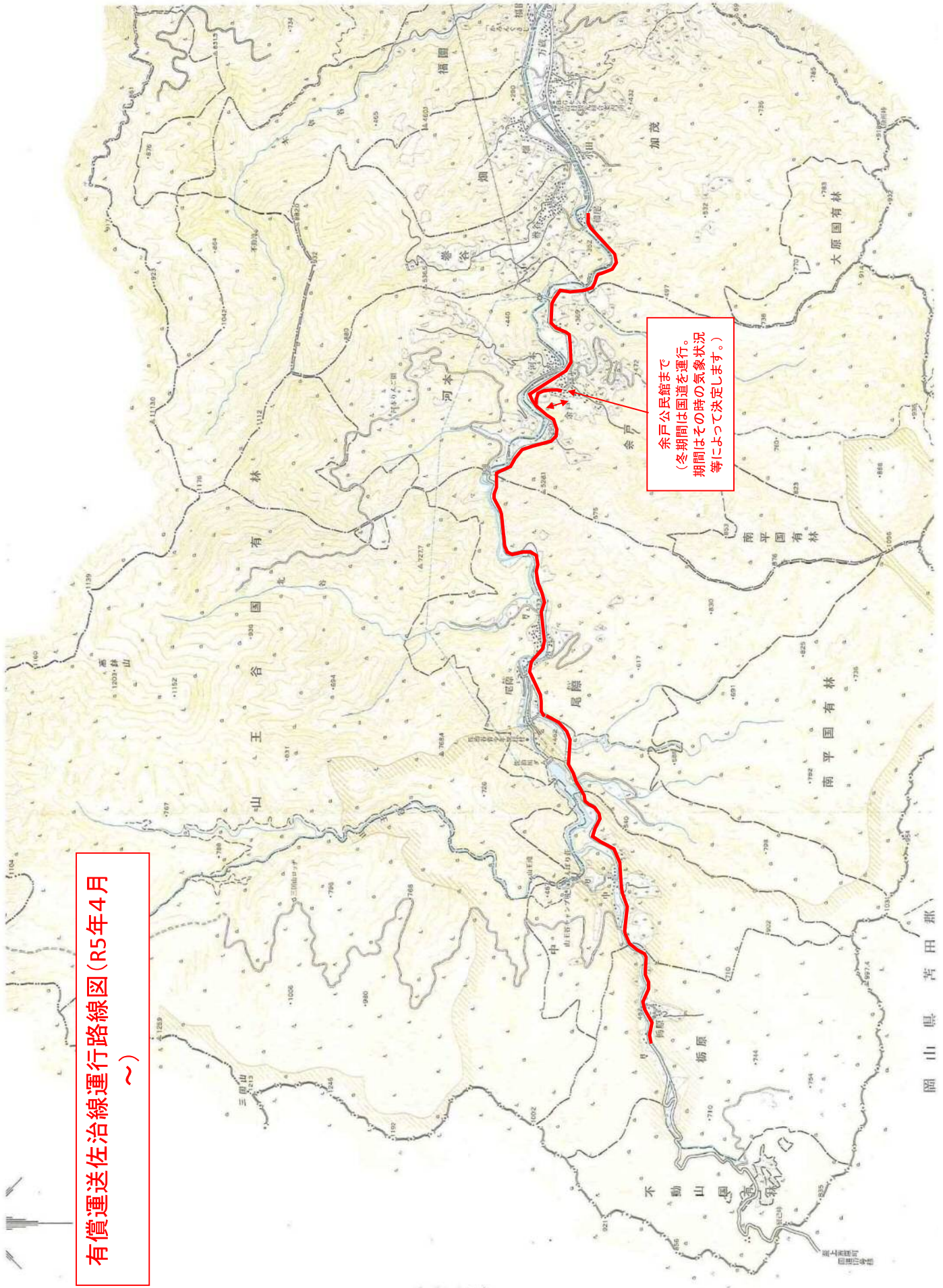
市道小原線を運行。  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況等  
によって決定します。)

松岡さん宅付近まで  
(冬期間は国道を運行。  
期間はその時の気象状況等  
によって決定します。)

下り  
総合支所前⇒佐治小学校⇒福岡  
橋⇒大水⇒加茂⇒畑⇒春谷⇒余  
戸

上り  
余戸⇒細尾⇒春谷⇒畑⇒(細尾)  
⇒小田(春谷橋)⇒加茂⇒福岡橋  
⇒佐治小学校⇒総合支所前

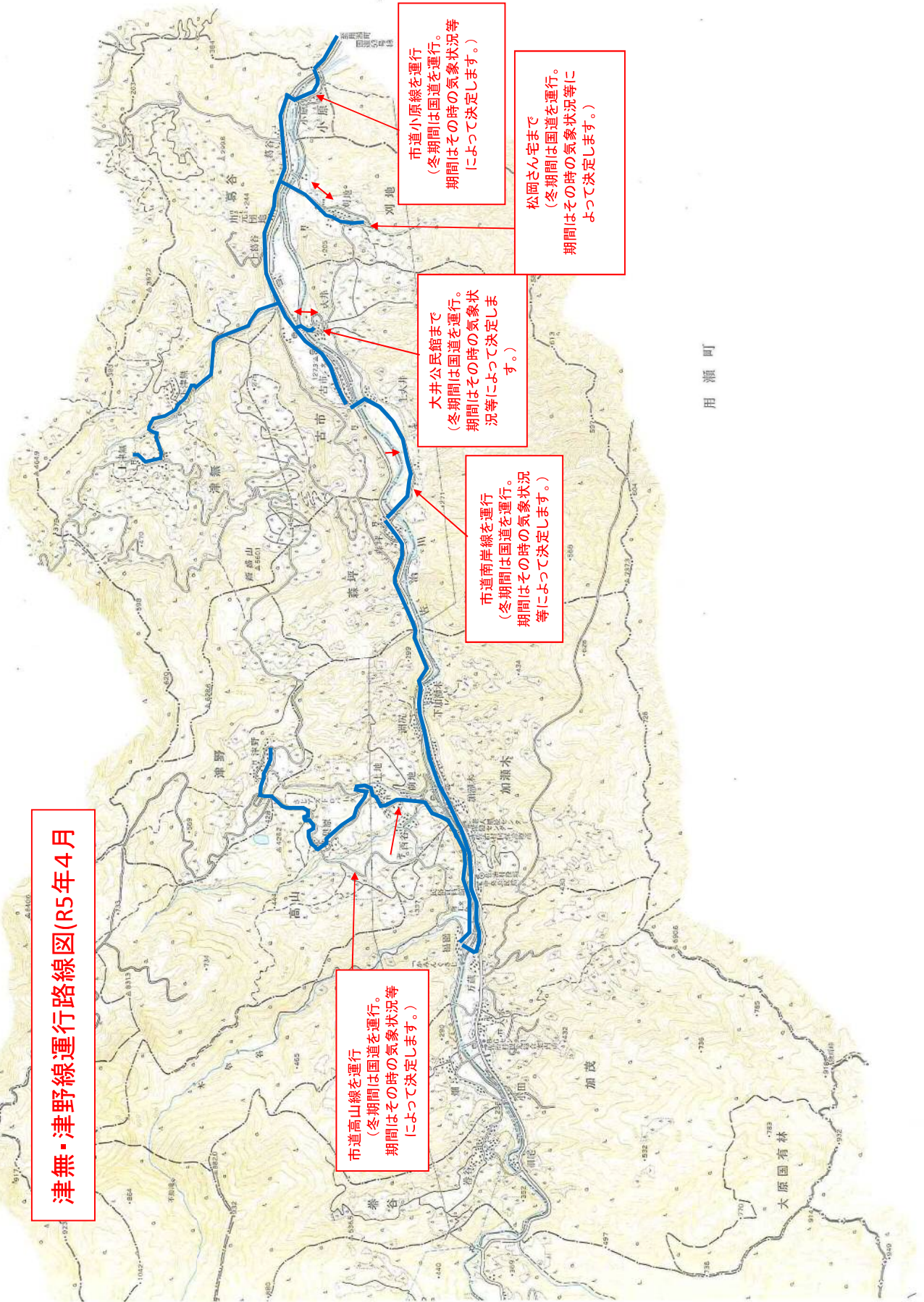
有償運送佐治線運行路線図(R5年4月)



余戸公民館まで  
 (冬期間は国道を運行。  
 期間はその時の気象状況  
 等によって決定します。)

上 高 原 村

津無・津野線運行路線図(R5年4月)

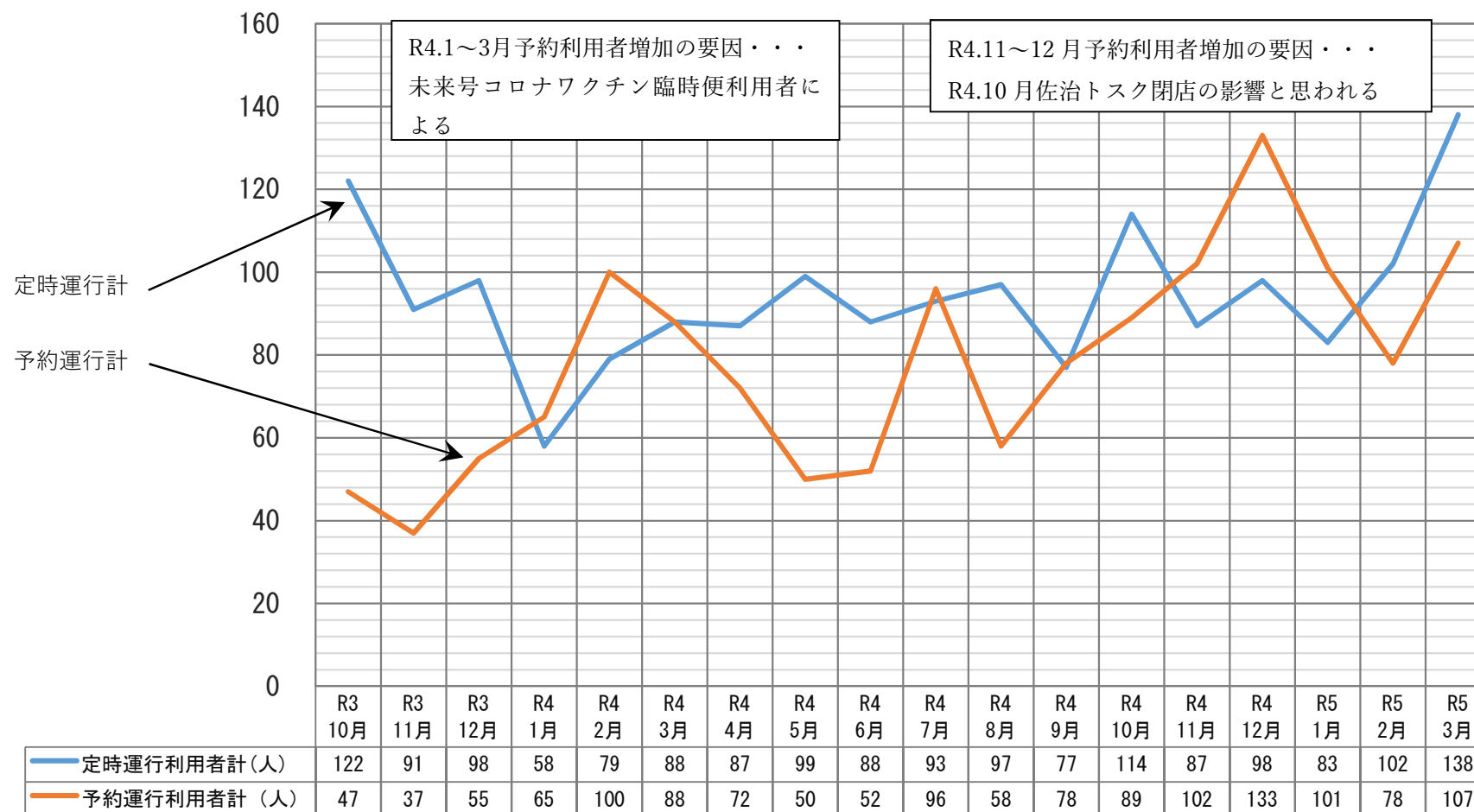


用瀬町



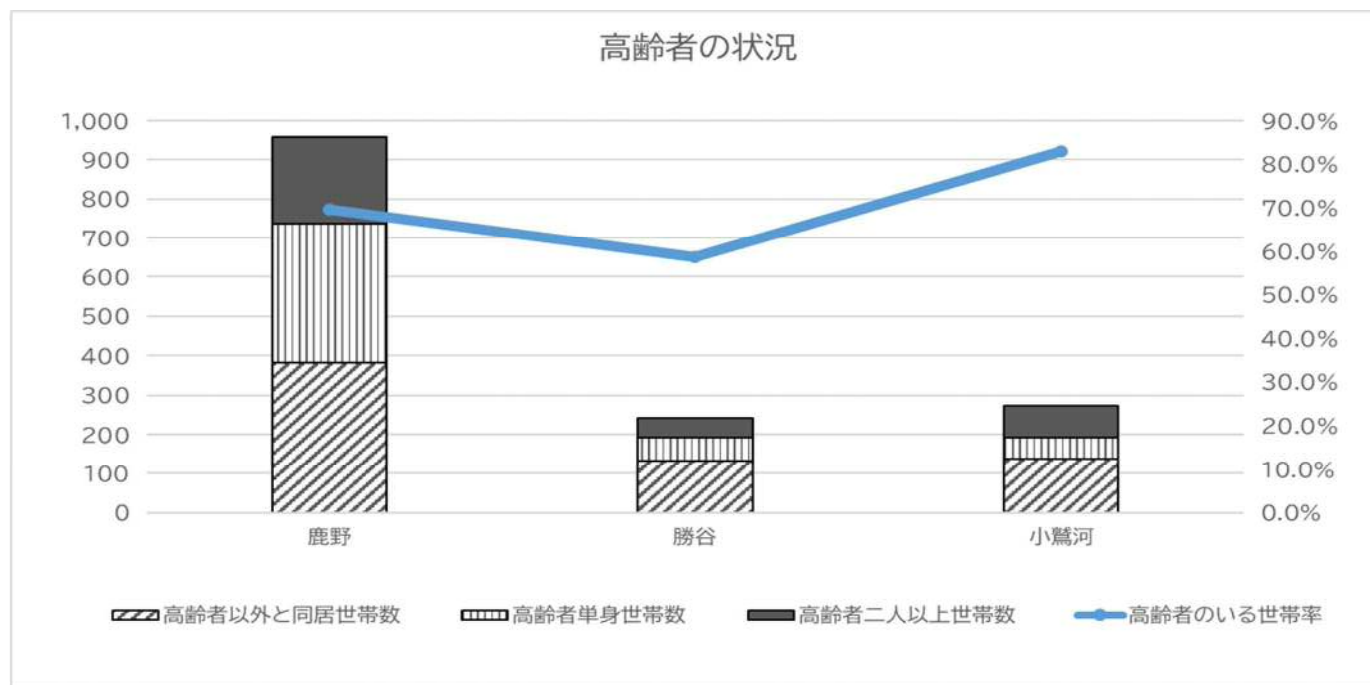
(人)

## 運行形態別推移（定時・予約運行）



## 鹿野町の世帯・人口の状況

令和5年9月30日現在	世帯										人口												
	総世帯数	高齢者のいる世帯数				高齢者のいる世帯率	内高齢者のみ世帯率	高齢者以外と同居世帯率	高齢者単身世帯率	高齢者夫婦世帯率	人口	高齢者数		高齢化率	高齢者構成		年齢区分別						
		高齢者以外の同居世帯数	高齢者単身世帯数	高齢者二人以上世帯数	前期高齢者数							後期高齢者数	前期高齢者割合		後期高齢者割合	14歳以下	15~64歳	65~74歳	75~84歳	85歳以上			
鹿野	鹿野	584	406	179	115	112	69.5%	55.9%	30.7%	19.7%	19.2%	1,420	608	299	309	42.8%	49.2%	50.8%	131	681	299	188	121
	勝谷	672	393	144	153	96	58.5%	63.4%	21.4%	22.8%	14.3%	1,570	561	263	298	35.7%	46.9%	53.1%	206	803	263	192	106
	小鷲河	177	147	56	54	37	83.1%	61.9%	31.6%	30.5%	20.9%	370	215	101	114	58.1%	47.0%	53.0%	11	144	101	54	60
		1,433	946	379	322	245	66.0%	59.9%	26.4%	22.5%	17.1%	3,360	1,384	663	721	41.2%	47.9%	52.1%	348	1,628	663	434	287





## 【小鷲河】

- 現在何も問題が無いので、将来自分自身がどう変わって行くのかわからない。利用したいと思うときがくれば、その時点での利便性に合わせます。
- 当集落は高齢化率が高く、運転業務を受けて貰える人がいない。独居世帯が増えています。見守りの強化が必要。
- タクシーを利用したいが、鳥取の方から来るので何万円の金が必要となり、キロ数によって送迎料が会社によって異なる。また、運転手によっても高い安い差がつくこともある。
- 今は運転しているけれど、出来なくなったら利用したいと思います。
- 福祉系の車があったら助かる。
- 旧市内だけ、100円バスの運行は平等でない。
- まだ、自分で車を運転しているのでよくわからない。
- 現在は車を運転できるが、いつどうなるかわからないので、バスが無くなると不安
- 運転できる者に問うのではなく身の回りの運転出来ない者の事を考えた設問の方が有効なのではないでしょうか。自分は運転できるので利用するつもりはないが、家族にとっては必要と考えます。
- タクシーが町内にないので利用できない
- 乗車ゼロの便が多いことを踏まえると、単なる定期便方式ではない自由度の高い運行方式を検討することで、持続可能性の高い運行システムを目指すべきだと思います。
- 今はしないが、バス利用の時、年をとり歩行困難になったら、なるべく村中道まで入ってもらえ玄関近くで乗り降り出来たら助かるかな…と。
- 高齢化が進み、後期高齢者世帯になった場合は、対応を検討してほしいが、今は現状のままでまかなえる。周囲を見ると対策を検討していくべきだと思う。
- 病院の玄関まで送って下さったら利用したい。
- 共助交通の場合は気高町内、鹿野町内に限定されるのでは！！鳥取方面へも出られる様なシステムの方が利便性は上がるのでは！！
- 朝、通勤に使いやすい時間のバスがあれば使いたいです。(8時半頃に浜村に着くぐらいの便)
- 交通弱者を守る手段の1つとして、気高循環バスや共助交通が必要と思う。特に小中学生と高齢者のために何かの形がなければ、今以上に人口流出が加速する。
- 病院通い、買物、銀行郵便局等、年金の引出等々に困る。市職員を減らして経費を回す。所々不用か。近々返納する。経済的に所有不可能。金、タクシーもない。市役所、県の交通対策課等は何をしているのか
- バスと汽車の時間があえば、利用したいと思う。
- 気高循環バスをとっても有難く利用させてもらい感謝しております。利用される人が少なくて維持が大変だろうと思いますが、よろしくお願いします。
- 利用者が少ないから、便数も少なくなる。便数が少ないから利用しにくい。仕方のないことか。社会情勢が変わらないと状況は変わらないと思う。
- 早急に実行してください(今すぐ)
- 今はまだ運転出来るが10年後はどうなるかわからないが近い将来とは思わない。免許を返納すればバス、タクシーを使わないといけなくなると思うが、あまり気持ちはしない。
- 今は車なので、高齢者になった場合使用しなければならぬので、もう少し、本数をふやしてほしい。
- 行き、帰りの時間があれば利用したいです。(調度良い時間)良い方向に考えてください。よろしくお願いします。ありがとうございます。

## 【鹿野】

- 今は、体力的にまだ大丈夫ですが、関節の持病がある為、福祉タクシー等を手軽に利用出来れば良いと思う。
- 自宅から駅までの距離があり、通学時や外出などで、子供たちはバスを活用し、たすかりました。車の運転ができない人にとっては、頻度は少なくともバスはととてもありがたいものです。車の運転がなくなった時、気心知れた人にたのんだりするのかなあとと思います。時間がわかり、定期的に通っているバスは、活用していくのではないかなあとと思います。
- 町内の道を走る車のスピードが早くて怖い事がある。(気候の良い時期にこどもが道路で遊んでいることがあり危険。公園等が無いので仕方がないのかもしれないが、各家庭での指導も必要)
- 今はいいが、近い将来、交通手段がなくなった場合、ここは田舎で移動することには大きな心配がある。公共交通には興味がある。共助交通はおおくの人が助かると思う。
- 朝夕、浜村駅まで汽車に乗る高校生の送迎バスがあると有難い。(鹿野～浜村駅まで 2・3ヶ所停まる程度)
- 年をとり、あまり外出することも少なく、一人では出歩くことが難しいですが、公共の交通機関はバス等必要だと思えます。
- 将来は利用することになると思います
- 高齢になり運転出来なくなると不便なのでこの地域には住みたいと思わない
- 特にありません
- 過疎地域に対して、国政は一極集中を解消していく方策を行い、本アンケート事案の無い社会を創っていくことが根本的対策であると思えます。地方創生。
- 高齢になり移動手段を考えた時、問5のような方法の導入はととてもありがたいです。是非検討してほしい。
- シニアカーやアシスト自転車安心して通れる道路整備を。
- 老夫婦二人暮らしなのですが、現在はまだいいけど、今後のことを考えると不安です。
- 高等学校などの通学の際、JRの通学時間帯に合わせて運行して頂けると親としての送迎の負担は減ると思う。バス代の学割か、免除等をして頂けたら利便性は上がるのではないのでしょうか？
- もう少し便が増えるといいと思います。自動車との乗りつぎが出来たらいいと思います。
- 高齢者でなくても急にバスやタクシーを利用したい人もいるので、誰でも急に利用できる決まった時間の運行も必要ではないかと思う。自家用車が運転できなくなれば、ここには住めないと感じることもある。
- タクシー営業所が遠いこと。交通が不便ため転居を考えている。
- 本人の希望と思われるものを代筆しています。余暇でバスを利用していた頃(現在コロナで中止中)のことを書いています。気高方面に本人の喜びそうな所が余暇として組めれば、介助の方と利用したいと思っています。(介助の方でも支払わないといけないので大変ですが)免許を持っていない障がい者の方も、高齢者と同じように長年移動手段が無いとQOL(生活の質)が低い方も多いと思います。
- 鹿野町内をワゴン車で、どこでも乗れるようになれば…友達の家に行き来したい
- 今は自分で(運転)行動出来るのであまり関心ないが、近い将来のことを考えると地域住民の移動手段の確保策を検討していただけることは有難い。
- 冬期、雪が降って積雪時になかなか除雪車両がこない(してあっても道幅が狭い)ので外出、帰宅が困難。万が一の際、緊急車両も通行がしにくいと思う。

- 近くのバス停までが遠い(雨天時)
- 今は車が運転できるので大丈夫ですが、数10年後、免許返納などがあり、生活交通がなくなった場合がすごく心配です。
- 浜村駅にタクシーが無くなり不便です。
- これから祖父が免許を返上するのでバスが復活してくれたら生活面で助かる。
- 今の私には必要ないが、年をとりこの地域に残っているなら、こういったサービスは嬉しく思います。現在お年寄りが多いこの地区では、買い物に行きたいが歩くのがしんどいといって話を聞きます。注文した品を届けてくれるサービスがあれば喜ばれる方もいるかと思います。
- 除雪が家の近くまで来ない。
- 鳥取市の除雪が近くまで来ない。
- 雪の日のデイサービスで近くまで除雪がしていない。
- この地域では自家用車は不可欠。生活交通の整備も大切だが、地元の生活環境(商業医療等)の維持も大切だと思う。
- 宝木駅からの13時41分循環バスに乗るのに、もう少し時間がほしい。10分ほどあれば良い。
- 共助交通にもいろいろな方法があると思う。固定概念にとらわれず、様々な方法を模索してほしい。
- とにかく鹿野に店がないことが不便です。例えば、ウェルネスやサンマートのような生活必需品を買うことが、こどものものを買う、100均に行きたいとかになると車で10分以上、なんなら30分40分以上かかります。正直、もう少し近くにそういう店があると幸いです。
- 障害があり、一人での外出困難です。
- 私は70歳で運転を始めました。必要にかられてでした。それまで通勤には日の丸バス→循環バスで通勤したものです。公共交通は絶対必要だと、周囲やことあるごとに訴えてきました。今は自分で運転できてもいずれば無理になるからです。周囲も1~2人(高齢)の人ばかりです。
- バス(定期)は必要と思う。高齢になると車の運転も無理となり、バス・タクシーは必要。
- 近い将来だけの話だけではなく、5年10年後はもっと必要としていると思うのでやめずに継続してもらいたい。
- 今は運転できているが、できにくくなった時どうなるか。まだわからないが、その時、公共交通があったら助かると思う。
- 今は近くに商店があり、自転車を利用して買物にもいけますのでいいですが、足が悪くなったりした時は近くでも心配です。
- 近所に昔から白タクの様な仕事をしている女性がいる。母たちがよく乗せてもらっていたが、必ず報酬を払っていた。今もしていると思う。
- ベつにない
- 料金のおおざっぱな額が知りたい
- 高齢者又は運転免許返納など手段が大変な人達に対する手配、自宅付近より出発、帰宅可能な交通は有難いと思う。市の助成や地域の声を中心として今後発展することを願います。
- JRも通っていないので交通に関しては不便極まりない。車が必要な上に自動車税の負担も大きく、生活のしづらさを感じる。せめて地域の車の必要性に応じて税金を控除するようなことが必要であると考えている。
- 今は自分で運転できるので考えにくいですが、近い将来やってくる「老い」には勝てないのでバス利用は必須となるだろう。私達の年代が増えるであろうから考えとかなきゃならん問題です。毎日のように外出しているので、動かないとストレスで早死しそうだ。よろしくたのんます。

- シニアカーが増えているが、ほとんどルールを守っていない危険なことが多い。一考する必要があるのでは。
- 今はコロナにより心配していてバス利用が出来ないけれど、コロナが終わったら、バス・自動車利用しようと思う。私は趣味で鳥取まで出るので。
- 不便を感じている人がたくさんいらっしゃいます。バス停までも歩けない人もいます。助けてあげてほしいです。
- 現在は、家族・知人の車で移動しているが、家族・知人も運転ができなくなった場合は、移動手段をこのような乗り合いバスが必要になると思う。
- 今は自家用車での移動に頼りきっているが、運転できなくなってからが不安です。
- 利用者のみを視点においての取組みでは極く限定されたことにならざるをえないと思います。必要無いと思っている層も含めた取組みが求められると思います。公共交通機関を残さなければ、確保しなければ、との趣旨は理解できます。
- 今はまだ自分で運転できるので、好きなあ時に行きたい場所に移動できるが、それもままならなくなった時はどうするのか、自分でも予想できていないが現実です。
- 車を持たない方々が多いところに、手軽く8人乗り位の車を使用して利便性をはかる方法が今は良いようです。
- 自動運転にはやく移行しないかなー
- 特になし
- 自動運転のバスを普及させるなどして”バス”をなくさないでほしい。将来必ずお世話になる。
- 汽車の時間とバスの時間を合わせてほしい(乗り継ぎ)。
- 高齢化に皆なっているので、頼みづらい。ガソリンも安価ではないし。
- バスの本数が少ないので限られる(利用度)。バスの本数が少ないので仕方ないと思っています。
- アンケートの間がおかしい！何がしたいかわからない。
- もっと循環バスを増やしてほしい(遅いとの声)すみませんが
- バスの便が少ないと利用しにくい
- 今のところ特にはない
- 現在は、車を運転できるので今々心配はないが、運転ができなくなったときを考えると非常に不安に感じてしまう。お店が少なくなったり(今後、移動販売車は助かるのかな…)金融機関への不安(JA鹿野店もなくなるとか)いろいろな面で年寄りには、困難(生活に)な時代がそこまできているようで、これからは共助交通がより必要な時代になるのかもしれない。
- 共助交通を広げてほしい
- 今は自家用車を運転しているので困ることはないが、将来運転できなくなったらとても困ると思う。他の人との乗り合いでは制約ができるので、遠慮してしまうかもしれず、タクシーの方が利用しやすいかと思うが、金銭面で苦しい。
- 今は困り事がないが、将来的に漠然とした不安がある
- 気高郡地域以外に出る時はどうなる？鹿野町、気高町限定なら利用する人は少ないと思う
- 特になし

## 【勝谷】

- 今は運転しているが、80才～90才になると返納する方が段々と多くなると思います。今後、交通手段は重要になると思われます。
- 今は十分一人で運転出来るので、生活交通に関して関心が低いですが、今後高齢者となり免許返納後のことを考えると生活交通の必要性を考える。どのような形になるのが良いかはわからないが、生活交通は存続させて欲しい。
- 獣医にいく時、バスに乗車できるようにお願いします。
- 自動車道からのアクセススポットを道の駅から増えれば、自転車や車椅子ごと乗れるタイプとか。
- 子どもの帰りのJRに合ったバスの時間がないために、送迎をしています。雪の日等、バスを使わせたい時にバスが無いと困る。
- JRの時刻に連結してほしい(朝夕1便ずつではなく)
- 【問5】について、お客さんを自分の車に乗せて、事故した時などが不安です。
- 気高循環バスや乗合タクシーの便を増やしてほしい。
- 老夫婦2人の生活で免許は主人のみで、高齢のためにすぐに運転もできなくなると思います。近くにバス停はあっても行きたい場所に行っていません。循環バスが利用できるようになるのを待っています。
- 交通の便が悪いので車の運転が出来なくなったら生活が大変だと思うとバスとかいろんな利用が出来る方向を見なしてほしい。
- ガソリンスタンドが近くにない
- 郵便局、銀行、病院、買い物などなど、歩いて行ける所がないので不便です。車に乗れなくなる時が来たらどうするかなど…
- 子供が小学生くらいになった時に自分で行動できるエリアが少ない。知人が鹿野に来る時にむかえに行く必要がある。観光や体験プログラムなど提供しにくい。
- 自動運転システムによる無人運転可能な車の導入を急ぐべきと考えます。技術的な問題は日進月歩で改善されつつあるが、道路交通に係わる法律の整備、保険の制度の見直しなど、社会的交通システム全般の準備が遅れていると思われまます。
- 現在は車を運転しているが、いずれできなくなり、送迎をしてもらうことも難しくなることが考えられる。できれば顔の見える関係の中で気軽に送迎をお願いできる環境があればいいと思う。
- 現在は自力で運転ができて不自由はないが、近い将来運転できなくなれば、梶掛のバス停までの距離がかなりあるので、年寄が歩いていくのに、困難になることが心配です。
- 浜村駅前に23時頃までタクシーがいる
- JRやバスの運行本数が少ない
- 特になし(今のところ)80才以降になったら…少し不安事ができるかも
- 自分の行きたい所に利用ができたらいと思う。スーパーなど近い所に行けたらいいかな。
- 年令が年令なので、今は免許があるので考えたことは無いが、免許が取れなくなると私にはあてはまる問題です。
- 免許返納したときのことを考えると、利便性の高いタクシー(チケットがあればうれしいですね)
- 今は運転できているが、将来には生活交通が深刻な課題になるかも。
- 高齢者だけではなく、高校生の送迎にも必要なのではないかと思えます。JRとの連絡、増便もつながっていると思えます。
- バスの本数が少なく、都合の良い時間帯にバスがない(日の丸バス) デマンドバスを運行してほ

しい。

- ◎上記の運転者(担い手)が60歳以上だといくら上手でも不安感がどうしてもある。試験があれば良いと思う。◎循環バスのオリジナルバス停がほしい。ルート表も分かりづらい。市のくる梨バスのように誰が見ても解るようにしてほしい。
- ◎こどもが見ても乗りたいと思えるデザインならば、人も増えると思う。→バス自体もわかりづらい。病院かと思う。
- 浜村駅で最終で降りても、タクシーが無く不便になった。
- 年々視力も落ち、早く免許を返納したいと思うのですが、現状では返納するところには住めなくなります。タクシーが無くなり大変困っています。急病の時など本当に困りました。(特に夜間)
- 子ども及び高齢者に対する”交通安全教育”の実施。(現在の既存の方法では”伝わらない”ことが多いため)交通安全教育の工夫が必要と感じる。(例:実際の死亡事故のケーススタディなど)
- 交通安全教育(特に子どもと高齢者)の工夫
- 小学校での交通学習の工夫(もっとわかりやすく行う)
- バスを利用して浜村駅についても上り、下りの汽車との連絡が悪く、待ち時間が長いとか出発した後だっりと、思う時間に間に合わないこともあるので、運転が出来ない者にとって不便なことです。
- バス利用しても、バスから降りて家まで帰るのに荷物があれば歩くのが大変である。
- 老後において、自分で運転して鳥取市内まで行く事が、大変になると感ずる。
- バスの行き先が見えない(又コースが分からない)(字が小さい)運行回数が少ない。
- 日ノ丸バスの JR の接続どうにかして
- 特になし。
- 今は運転ができるので困っていないが、いずれできなくなった時、生鮮食品や日用品の買い物に困るだろうな…と不安。ローソンの移動販売や、とくし丸がなくならないでいて欲しい。
- 自宅からバス停までに急な坂があり、今後脚腰の力が低下することやタクシーもなかなか呼べない等を思うと、現住所に住み続けるのは、バスに乗れなくなったら限界かなと考えている。
- 今は家族の協力で送迎ができていますが、乗合タクシーとなった場合日中運行のみだとすると、万が一体調不良などで病院に行きたいが救急車を呼ぶのは大げさすぎるといった場合や、今でも万が一深夜家族の協力が得られない時同じ様な状況になった場合、タクシーは湖山からきてもらうのが最も近いということになります。(青谷タクシーも時間制限がある)非常に不安です。
- ◎自分が希望する時間での行き帰りが良い。◎出来るかぎり、ドアツードアが良い。(買物量が多いと重い)
- 自動運転のバスがあったら便利だと思う。時間帯によってちょうどよい大きさの車を走らせたいと思う。
- 共助交通の取り組みは良いと思います。空白地にこだわらずにやってほしいです。自動運転のバスやドローンなど使って欲しいです。
- 今は車の運転をしているが、しなくなった場合は、やはりバスは必要だと思います。
- 市内に行く時、バスと汽車の連絡時間が問題で利用しない様になる。
- 現在は 60 才台で、自分で運転出来るが、将来的には安価で移動出来る共助交通は必要となります。
- 特になし
- 買物でも、横断歩道でも、とにかく車優先で車が停まらない。手は上げなくても、あきらかに車が止まってほしいと思っているのはわかっていると思うが(車の運転手)とにかく止まらない。
- 年寄りが増える現状で、免許返納をしていけば、公共交通は今以上に充実が必要。特に市内から外れ

ている鹿野地区内での充実を考えているだけでは、返納する人は増えない。市内全域に移動できるような仕組みがなければ、結局は中途半端になってしまうと考えます。

- 浜村タクシーをおいてほしい
- 浜村にタクシーをおいてほしい
- タクシー代金が高い
- 将来車を手放すので、バスの本数や値段をもっと考えてほしい。
- 乗合タクシーが早くできると良いと思います。
- バス料金が高くて利用しにくい
- 通勤通学時間帯の便を増やしてほしい
- 将来運転をやめたときの交通手段は必要だと感じます
- 移動販売、徒歩でコンビニ利用できている。現在米子に通院3ヶ月毎の時の運転は疲れる
- これから年を取っていくので、自分の交通手段はどうなるだろうと考えます。成功例を提案していただいて、モデルを考えていただいて、住みよいまちにしてほしいです。
- これから年をとって行って、交通手段が一番困ると思います。住みよい生活になるようお願いします。
- これから年をとって行って、交通手段が一番困ると思います。住みよい生活になるようお願いします。
- 自動車とバスの時間が合わない。自動車が遅れた時、バスは時間通り出発し、バスに乗れなく困った!!
- 今後の事は高れいのため不明
- 自分は足が悪いので移動がバスは乗り降りが大変ですから…
- 鹿野～浜村駅まで高校生がスムーズに通学できる(両親・祖父母にたのめない環境)手段であれば、朝・夕だけでも利用者は増えるのではないか!!
- 今はないが、将来高齢者になったときの不安はある。免許証の返納のタイミングや移動手段で、悩みそうだと思うので、その時に情報を得やすいと助かると思う。
- 過疎地から公共交通(バス)をうばわないで下さい。空で走っているときはあっても、だれもがマイカーをはなれる頃が来ます。高齢者定期で、待っていた退職後の社会活動を応援していただき「政治ここにあり」と日々感じているのです。始発から最終便まで利用し、運転手さんの心づかいも身にしてみても嬉しいし、安全が一番だし、車中で元気な日をいとおしんでいるのです。EVになってもバスを止めないで下さい。効率が全てではないでしょう？
- 子供の通学に日ノ丸バスを利用しているが、町でバスを運営して頂けると有り難い。
- 免許返納した時には利用を考えるといます。
- 今は自分で運転し、生活できるが、老後に運転しなくなった時に利用できる交通手段が今から少しずつでも整っていれば、老後の心配が1つでも解決しありがたいと思う。
- バスとJRとの乗りつぎが良くなると利用者も増えるのだと思う。今は、JR浜村から鹿野まで、のりつぎが悪い時間帯があり車での送迎となることが多い。
- 学生や高齢者が利用しやすい生活交通を望む。
- 定期路線で大型バス運行していますが、ほぼ空席状態です。(補助金を受け)⇒循環バスの様に小型バスで定期路線を運行(本数を多くして)すべきです。燃料のロスです、バカげた運行状態に見えます。
- 車を運転出来ない人にとっては移動手段、本数が増えるのはとてもいいと思います。
- ふだん車移動なので困ることはなかったが、出張等でどうしても車を置いて外出しなければならぬとき、バスの本数があまりにも少なく困ったことがあった。車での移動ができない高齢者等は、工夫しながら生活していると思うが、不便だと思っていると思う。
- 旧市内を走っている100円バスの様な交通手段があれば使いやすい。
- バスがないと不便です。